

Cette fiche est destinée à donner une information rapide. La contrepartie est le risque d'approximation et la non exhaustivité. Pour plus de précisions, il convient de consulter les ouvrages cités en référence.

Les double-sens cyclables

Le double-sens cyclable est une voie à double sens « dont un sens est réservé aux cycles ».

Pour quoi faire ?

La logique des plans de circulation des années 1980, avec voies à sens unique pour faciliter la fluidité automobile et augmenter l'offre de stationnement, est dépassée. Ses inconvénients sont connus : augmentation des vitesses et des distances parcourues - donc augmentation de la pollution et des accidents, perte de lisibilité des itinéraires bus et éloignement des arrêts pour les piétons, rallongement des parcours pour les cyclistes, gêne pour les activités riveraines.

Aujourd'hui, dans beaucoup de villes françaises, de nombreuses rues sont à sens unique ce qui constitue un potentiel important pour la réalisation de double-sens cyclables. Il suffit de s'inspirer des villes qui ont déjà généralisé ces aménagements comme Strasbourg, de celles qui ont entrepris d'en réaliser comme Colombes, Grenoble, Lille, Nantes, Paris et Rennes, et des villes étrangères (en Suisse, en Allemagne...) où il n'est pas rare que plus de 80 % des rues à sens unique soient ainsi traitées.

Avantageux pour les cyclistes, le double-sens cyclable raccourcit les distances à parcourir et garantit une sécurité avérée du fait d'une meilleure visibilité réciproque des protagonistes.

Avantageux pour la collectivité car il se met rapidement en place, sans travaux lourds de voirie.



Signalisation de la sortie du double-sens cyclable : horizontale et verticale (C24a).
Source : CETE Nord-Picardie

Où ?

La rue dont un sens est réservé aux cycles mérite d'être systématisée dans les zones à circulation apaisée (zones 30, aires piétonnes, ...) et développée dans les rues où la vitesse réelle pratiquée ne dépasse pas 50 km/h.

Réglementation

Le code de la route, dans son article L411.1, dit que : « le maire peut, par arrêté motivé eu égard aux nécessités de la circulation et de la protection de l'environnement, interdire, à certaines heures, l'accès de certaines voies de l'agglomération ou de certaines portions de voies ou réserver cet accès, à certaines heures, à diverses catégories d'usagers ou de véhicules ». Les double-sens cyclables, les couloirs-bus entrent dans le champ de cet article.

Conception - Signalisation

• Extrémités

Signalisation verticale : panneau obligatoire C24a en sortie et panonceau M9v2 sous le sens interdit, à l'opposé.



Signalisation verticale de l'entrée du double-sens cyclable (M9v2 sous le B1)

Signalisation horizontale : en entrée et en sortie de voie, un îlot de protection, matérialisé au minimum par de la peinture, et prolongé par une ligne continue 3u sur environ 10 m, est recommandé. La flèche et le pictogramme vélo sont fortement recommandés aux extrémités. Il convient également de dégager la visibilité.

• Section courante

Le marquage de la voie réservée aux cycles est facultatif mais recommandé lorsque la largeur de la voie le permet : ligne discontinue T3 5u, ou dans des cas bien particuliers tels que des virages, des configurations de mauvaise visibilité, ... ligne continue.



► Certu2008/07



RÉPUBLIQUE FRANÇAISE



Ministère de l'Écologie, de l'Énergie, du Développement durable et de l'Aménagement du Territoire

Il convient de renforcer la perception de l'aménagement par des pictogrammes et des flèches. Une séparation peut être envisagée pour des trafics motorisés supérieurs à 5 000 vh/j.

Aux entrées riveraines importantes, il convient de dégager la visibilité pour ne pas cacher les cyclistes ; la mise en œuvre au sol de pictogrammes et de flèches facilitera la prise en compte de ces derniers.

LARGEUR CHAUSSEE	TRAFFIC MOTORISE			
	< 1 000 vh/j	entre 1 000 et 5 000 vh/j	entre 5 000 et 8 000 vh/j	> 8 000 vh/j
L < 3,50 m	Pas de marquage	Pas de marquage	▲	▲
3,50 m < L < 4,50 m	Pas de marquage	marquage	▲	▲
L > 4,50 m	marquage	marquage	marquage ou séparation	séparation

▲ Cas peu réalistes ou déconseillés

• Carrefour

Le carrefour étant conçu pour une ou plusieurs voies à sens unique, il convient de le réadapter et de revoir les priorités pour un fonctionnement à double sens et la signalisation de police correspondante. Prévoir un bouton poussoir en cas de déclenchement par boucle de détection d'un carrefour à feux.

On mettra en place un panneau M9v2 (SAUF + logo vélo) sous le sens interdit ainsi que la signalisation verticale appropriée au cas d'intersection considéré, soit le C24c pour une intersection avec une voie non prioritaire ou le panneau M9v2 sous le panneau interdiction de tourner à gauche ou à droite et le C24a pour une intersection avec une voie prioritaire.



Panneau indiquant la présence de cyclistes dans le sens contraire à la circulation générale pour les usagers d'une voie sécante non prioritaire (C24c)

Le marquage au sol de l'aménagement se poursuit dans le premier cas d'intersection. Il est interrompu et repris comme pour une entrée de double-sens cyclable dans le second cas. Le pictogramme vélo et la flèche sont fortement recommandés en entrée de double-sens. On veillera à ce que le stationnement ne constitue pas un masque à la visibilité.

La série « Fiche Vélo » a été réalisée par les groupes de travail du RST pilotés par le Certu. Cette série de documents a pour seule vocation de constituer un recueil d'expériences. Ce document ne peut pas engager la responsabilité de l'Administration.

Ces fiches sont disponibles en téléchargement sur les sites :

- Certu (<http://www.certu.fr>)
- «portail métier» sécurité routière de la DSCR (<http://securite-routiere.metier.i2>)
- Sétra (intranet : <http://catalogue.setra.i2> et internet : <http://catalogue.setra.equipement.gouv.fr>).

Références bibliographiques

- CERTU - Recommandations pour les aménagements cyclables - Lyon - 2008 - www.certu.fr
- FUBicy - Les contre-sens cyclables : présentation de 73 cas français, Strasbourg, Grenoble, Rennes, Nantes, Colombes... - Édition 2006 - www.fubicy.org
- CERTU - La signalisation des aménagements et des itinéraires cyclables - Lyon - 2004 - www.certu.fr
- Instruction interministérielle sur la signalisation routière

Gérer les conflits potentiels

• Deux-roues motorisés

Les deux-roues motorisés sont interdits dans le sens réservé aux cycles.

• Information des piétons

Dans les voies commerçantes, les zones 30, devant les sorties riveraines importantes : on pourra utilement renforcer le marquage au sol par des pictogrammes rapprochés et une flèche indiquant le sens de circulation des cycles.

• Stationnement longitudinal

Le code de la route prévoit que le stationnement se fait dans le sens de circulation des véhicules donc il ne devrait pas y avoir théoriquement de stationnement automobile côté sens réservé aux cycles.

Mais le code prévoit aussi que des dispositions différentes peuvent être prises par l'autorité investie du pouvoir de police. Il est donc possible de créer un double-sens cyclable en autorisant le stationnement à gauche de la circulation générale, en le précisant dans l'arrêté.

Une zone tampon de 0,50 m de protection est souhaitable en cas d'ouverture inopinée de portière et pour les manœuvres de stationnement.

Le choc est cependant moins dangereux pour le cycliste dans le sens qui lui est réservé par comparaison avec une bande normale puisque la portière se referme sur l'automobile.

• Stationnement gênant

Dans les zones d'arrêts fréquents, comme pour les bandes cyclables, il faut faire respecter l'aménagement.

• Mauvaise visibilité en virage

Compte tenu du risque de voir l'automobiliste couper le virage, il peut être recommandé de renforcer la protection de la voie réservée aux cycles (séparateur, surélévations, ...).

AUTEURS DE LA FICHE

D'après ville&vélo • n°7 juin-juillet-août 2003
avec la collaboration du Certu et des correspondants vélos des CETE

VOTRE CONTACT AU CERTU

Nicolas Nuyttens
☎ 04 72 74 58 69
Nicolas.Nuyttens@equipement.gouv.fr
Secrétariat : ☎ 04 72 74 59 33

Mais également les correspondants vélos des CETE :

Méditerranée (J. Cassagnes), Sud-Ouest (M. Louvean),
Nord-Picardie (B. Deboudt), Lyon (J. Laville), Est (F. Tortel), Normandie
Centre (J.C. Poreau), Ouest (M. Hisler), DREIF (F.X. Vasquez).

